

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**



EP1130739

Biblio

Beschr

Anspr

Seite 1

Zeichg

esp@cenet



Stator for electrical machine

Veröffentlichungsnr. (Sek.) ☐ EP1130739, A3

Veröffentlichungsdatum : 2001-09-05

Erfinder : HANKE STEFAN (DE); SCHULZE BERND-GUIDO DR (DE)

Anmelder : VOLKSWAGENWERK AG (DE)

Veröffentlichungsnummer : ☐ DE10010028

Aktenzeichen:
(EPIDOS-INPADOC-normiert) EP20010104704 20010226

Prioritätsaktenzeichen:
(EPIDOS-INPADOC-normiert) DE20001010028 20000302

Klassifikationssymbol (IPC) : H02K1/16; H02K1/18; H02K1/20; H02K51/00

Klassifikationssymbol (EC) : H02K1/20, H02K1/16, H02K1/18C, H02K51/00

Korrespondierende Patentschriften

Zitierte Dokumente: US4095922; FR697797; US5675203; US4839545; US5859483; US1959527; CH317647

Bibliographische Daten

The stator (8) has an outer groove (10) on the periphery of the stator to accommodate at least one stator winding. The stator consists of several interconnected sheet layers (9) arranged one on top of the other in layers. The grooves for the stator winding are formed at the same positions in each sheet layer. Independent claims are also included for the following: an electric gearbox.

Daten aus der esp@cenet Datenbank - - I2



⑮ **BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND**



**DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT**

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 100 10 028 A 1**

⑤① Int. Cl. 7:
H 02 K 1/16
H 02 K 1/20
H 02 K 1/18
B 60 K 17/12

⑳ Aktenzeichen: 100 10 028.7
㉒ Anmeldetag: 2. 3. 2000
④③ Offenlegungstag: 6. 9. 2001

DE 100 10 028 A 1

㉑ **Anmelder:**
Volkswagen AG, 38440 Wolfsburg, DE

㉓ **Erfinder:**
Schulze, Bernd-Guido, Dr., 38442 Wolfsburg, DE;
Hanke, Stefan, 38104 Braunschweig, DE

⑤⑤ **Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht
zu ziehende Druckschriften:**

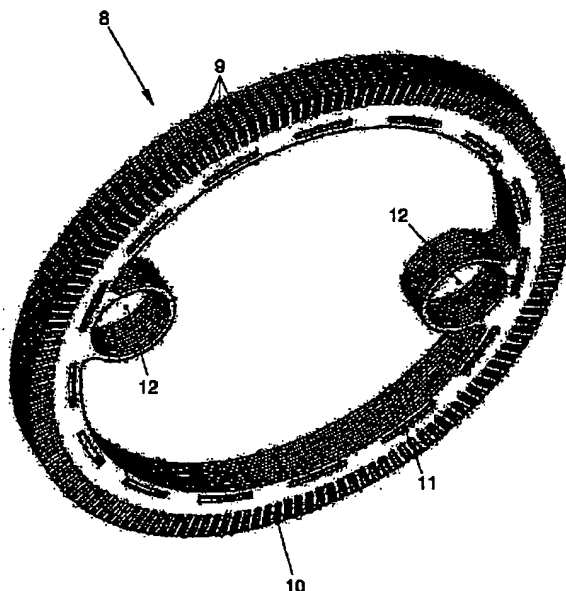
DE 93 02 71C
US 58 59 483

JP Patents Abstracts of Japan,
59-56832 A, E-256, July 19, 1984, Vol. 8, No. 155;
10051983 A;

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

⑤④ **Stator für eine elektrische Maschine**

⑤⑦ Der Stator (8) einer elektrischen Maschine, insbesondere eines elektrischen Getriebes, besteht vollständig aus mehreren übereinander geschichteten und miteinander verbundenen Blechlagen (9). Die einzelnen Bleche (9) sind derart geformt, daß sie Nuten (10) zur Aufnahme mindestens einer Statorwicklung und vorzugsweise auch Wasserkanalöffnungen (11) sowie Öffnungen (12) für die Lagerung und Momentenabstützung sowie gegebenenfalls axialen Verschiebung des Stators (8) aufweisen.



DE 100 10 028 A 1

Beschreibung

Die vorliegende Erfindung betrifft einen Stator nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1 für eine elektrische Maschine, welche insbesondere in Form eines elektromagnetischen Drehmomentwandlers oder elektromagnetischen Getriebes für ein Kraftfahrzeug ausgestaltet ist.

In der DE 44 08 719 C1 der Anmelderin ist eine als elektrisches Getriebe oder Drehmomentwandler dienende Generator-Motor-Kombination beschrieben, wobei in einem Gehäuse ein gemeinsamer Stator für einen Generator-Rotor und einen (Elektro) Motor-Rotor vorgesehen ist. Der Stator ist innerhalb der beiden hohlzylindrischen Rotoren axial verschiebbar gelagert. Die Statorwicklung des Stators wird abhängig von der relativen Lage der Permanentmagnete der beiden Rotoren geschaltet, um eine kontinuierliche Drehmomentübertragung von dem Generator-Rotor auf den Motor-Rotor sicherzustellen. Durch axiales Verschieben des Stators kann die Drehzahl und das auf die mit dem Motor-Rotor verbundene Ausgangswelle übertragbare Abtriebsdrehmoment eingestellt werden, da dadurch die im Generator- bzw. Motor-Rotor wirksame Leiterlänge der Statorwicklung entsprechend verändert wird. Wird der Stator zu dem Motor-Rotor hin verschoben, erhöht sich das abtriebsseitige Drehmoment und die Abtriebsdrehzahl geht zurück. Wird der Stator hingegen zu dem Generator-Rotor hin verschoben, nimmt die Abtriebsdrehzahl an der Ausgangswelle zu, während das Abtriebsdrehmoment verringert wird. Diese Generator-Motor-Kombination kann somit in Kraftfahrzeugen als elektromagnetischer Drehmomentwandler oder elektromagnetisches Getriebe verwendet werden.

Das zuvor beschriebene elektrische Getriebe kann, durch eine elektronische Schaltung gesteuert, im gleichen Drehsinn von Generator und Motor oder auch entgegengesetzt betrieben werden. In beiden Fällen muß der Stator zur Abstützung der Umfangskräfte der beiden elektrischen Maschinen herangezogen werden. Bei gleicher Drehrichtung entspricht die Abstützung der Differenz der in dem Generator und dem Motor wirkenden Umfangskräfte. Bei entgegengesetzter Drehrichtung entspricht die Abstützung hingegen der Summe der in dem Generator und dem Motor wirkenden Umfangskräfte. Neben der axialen Verstellbarkeit des Stators muß also auch auf eine geeignete Momentenabstützung geachtet werden.

Elektrische Maschinen erzeugen prinzipbedingt durch die ständige Flußänderung in den flußführenden Materialien Eisenverluste (Ummagnetisierungsverluste und Wirbelströme). Zur Verringerung dieser Verluste ist es üblich, das flußführende Material aus dünnen Spezial-Elektroblechen geschichtet aufzubauen, die gegeneinander elektrisch isoliert sind. Je dünner dieser Bleche ausgestaltet sind, desto geringer werden die Wirbelstromverluste. Eine bewußt hochfrequent und oberwellenreich ausgestaltete elektrische Maschine, wie beispielsweise das zuvor beschriebene elektrische Getriebe, benötigt daher zur Erzielung eines günstigen Wirkungsgrads einen Stator, bei dem das flußführende Material aus Blechen mit einer Dicke von höchstens 1/10 mm aufgebaut ist. Trotz dieser Ausgestaltung entstehen jedoch in den Blechen immer noch so hohe Verluste, daß der Stator zur Erlangung einer ausreichenden Betriebssicherheit gekühlt werden muß, wobei üblicherweise Wasser als Kühlmittel verwendet wird.

Bei der zuvor beschriebenen schichtweisen Ausgestaltung des flußführenden Materials besteht allgemein das Problem, das flußführende Material auf dem Statorträger aufzubringen und mit diesem derart zu verbinden, daß dabei nicht wieder weitere Eisenverluste durch schweißtechnisch bedingte Gefügeveränderungen in den Blechen o. ä. entstehen.

Wird das Blechpaket beispielsweise mit Hilfe einer Klebeverbindung an dem Statorträger befestigt, können der Temperatureinfluß und die mechanischen Schwingungen auf Dauer nur schwer eingeschätzt werden, und es muß zumindest mit Undichtigkeiten gerechnet werden.

Der vorliegenden Erfindung liegt daher die Aufgabe zugrunde, einen Stator für elektrische Maschinen vorzuschlagen, bei dem die zuvor beschriebenen Probleme beseitigt sind und hierzu jegliche Verbindung zwischen dem Statorträger und dem flußführenden Material vermieden wird.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch einen Stator mit den Merkmalen des Anspruchs 1 gelöst. Die Unteransprüche definieren bevorzugte und vorteilhafte Ausführungsformen der vorliegenden Erfindung.

Erfindungsgemäß ist der Stator vollständig aus mehreren übereinander geschichteten und miteinander verbundenen Blechlagen aufgebaut, d. h. der Statorträger und das flußführende Material sind aus demselben geschichteten Blechpaket aufgebaut. Die einzelnen Bleche sind derart geformt, daß sie Nuten zur Aufnahme mindestens einer Statorwicklung und vorzugsweise auch Wasserkanalöffnungen sowie Öffnungen für die Lagerung und Momentenabstützung enthalten. Die Schneide- oder Formtechnik der Bleche ist unerheblich.

Die Bleche werden blockweise geschichtet. Durch das Schichten verschieden ausgestalteter Blechabschnitte kann erzielt werden, daß sich in dem durch die einzelnen Wasserkanalöffnungen gebildeten umlaufenden Wasserkanal Stege ausbilden, welche einerseits die Stabilität erhöhen und andererseits durch Vergrößerung der kühlbaren Oberfläche die Wärmeabfuhr an das Kühlmittel verbessern. Die Zu- und Ableitung des Kühlmittels zu dem Kühlkanal kann auf übliche Art und Weise über bewegliche Schläuche oder über teleskopartige Führungen erfolgen. Die Dichtigkeit des Kühl- oder Wasserkanal kann durch Verkleben der Bleche nach bekannten Verfahren erreicht werden.

Die Bleche müssen beim Schichten elektrisch gegeneinander isoliert gefügt werden. Die Isolation kann durch geeignete Beschichtung oder durch Zwischenlagen erreicht werden. Die einzelnen Bleche können an geeigneten Stellen miteinander durch feine Schweißnähte, durch Stanzpaketieren oder durch Zugankertechniken verbunden werden. Die letzte Festigkeit bekommt der Stator nach dem Aufbringen der Statorwicklung durch das Vergießen derselben.

Die vorliegende Erfindung kann vorzugsweise in einem elektrischen Getriebe eingesetzt werden. Zu diesem Zweck sind an den einzelnen Blechen Öffnungen oder Augen ausgebildet, die einerseits der Momentenabstützung und andererseits der Axialverstellung des Stators dienen. In diese Augen können Hülsen eingebaut sein, die selbst ein Gleitlager darstellen oder als Aufnahme für ein Linearwälzlager oder gleichen dienen. Die axiale Verstellung des Stators kann beispielsweise über einen Spindeltrieb, eine Hydraulik o. ä. erfolgen. Gemäß einem besonders vorteilhaften Ausführungsbeispiel ist ein derartiges Auge zur Momentenabstützung und Längsführung des Stators mit einem Linearwälzlager ausgestattet, während ein weiteres Auge als hydraulischer Zylinder ausgebildet ist, der auf einem feststehenden zweiseitig wirkenden hydraulischen Kolben gelagert ist und die Axialverstellung des Stators bewirkt.

Die Erfindung ist jedoch nicht auf die Verwendung in einem elektrischen Getriebe bzw. einer Generator-Motor-Kombination beschränkt, sondern kann allgemein in jeder Art einer elektrischen Maschine eingesetzt werden.

Die vorliegende Erfindung wird nachfolgend unter Bezugnahme auf die beigefügten Zeichnungen anhand eines bevorzugten Ausführungsbeispiels beschrieben. Dabei zeigt

Fig. 1 eine perspektivische Ansicht eines Stators gemäß

einem bevorzugten Ausführungsbeispiel der vorliegenden Erfindung.

Fig. 2 eine Draufsicht sowie verschiedene Querschnittsansichten des in Fig. 1 gezeigten Stators, und

Fig. 3 eine Längsquerschnittsansicht eines elektrischen Getriebes, in dem die vorliegende Erfindung eingesetzt werden kann.

Das in Fig. 3 gezeigte elektrische Getriebe umfaßt eine Eingangswelle 1, die mit einer nicht gezeigten Antriebsmaschine, insbesondere einem Verbrennungsmotor eines Kraftfahrzeugs, verbunden ist. Diese Eingangswelle 1 trägt einen Generator-Rotor 2, der hohlzylindrisch ausgestaltet ist und mehrere mit wechselnder Polarität entlang seines Umfangs verteilte Permanentmagnete 3 aufweist. Auf der gegenüberliegenden Seite ist eine Ausgangswelle 4 vorgesehen, die mit einem hohlzylindrischen (Elektro)Motor-Rotor 5 verbunden ist. Auch der Motor-Rotor 5 trägt mehrere entlang seines Umfangs verteilte Permanentmagnete 6 mit wechselnder Polarität.

Im Innenraum der beiden axial nebeneinander angeordneten Rotoren 2 und 5 ist ein hohlzylindrischer Stator 8 angeordnet, der an Stangen 7 axial, d. h. in Längsrichtung, verschiebbar gelagert ist. Der Stator 8 trägt mindestens eine Statorwicklung.

Durch die axiale Verschiebbarkeit des Stators 8 wird bewirkt, daß die für den Generator-Rotor 2 bzw. Motor-Rotor 5 wirksame Leiterlänge der Statorwicklung(en) variiert werden kann. Auf dieser Variation der wirksamen Leiterlänge in den Magnetfelder des Generator-Rotors 2 bzw. Motor-Rotors 5 beruht die Steuer- bzw. Regelbarkeit der Drehzahl- und Drehmomentübersetzung des dargestellten Getriebes. Die mit Permanentmagneten bestückten Rotoren 2 bzw. 5 wirken auf die Statorwicklung des Stators 8. Durch die Drehung des Generator-Rotors 2 wird eine Änderung des magnetischen Flusses hervorgerufen, die in der Statorwicklung eine elektromotorische Kraft induziert, wodurch es zu einem entsprechenden elektrischen Stromfluß kommt. Dieser Stromfluß bremst den Generator-Rotor 2 ab und treibt gleichzeitig den Motor-Rotor 5 an. Die durch die daraus resultierende Drehung des Motor-Rotors 5 wiederum hervorgerufene Flußänderung induziert in der Statorwicklung eine elektromotorische Gegenkraft. Da die für den Generator-Rotor 2 bzw. Motor-Rotor 5 wirksame Länge der Statorwicklung jeweils aufgeteilt werden kann, ergibt sich eine kontinuierliche Drehmomentwandlung.

Wie bereits erwähnt worden ist, wird in dem Stator 8 eine Spannung induziert, falls der Generator-Rotor 2 angetrieben wird (beispielsweise von einem Verbrennungsmotor). Der daraus resultierende Stromfluß in der Statorwicklung hat eine auf den Motor-Rotor 5 wirkende Kraft zur Folge, welche dieselbe Richtung wie die Drehbewegung des Generator-Rotors 2 besitzt, falls den Permanentmagneten des Generator-Rotors 2 die Permanentmagnete des Motor-Rotors 5 mit jeweils entgegengesetzter Polarität gegenüberliegen. Stehen sich jeweils zwei Permanentmagnete gleicher Polarität gegenüber, wirkt die auf den Motor-Rotor 5 übertragene Kraft in entgegengesetzter Richtung zu der Drehrichtung des Generator-Rotors 2.

Da die Permanentmagnete auf den beiden Rotoren 2 und 5 jeweils mit abwechselnder Polarität angeordnet sind, wirkt bei der Drehung des Generator-Rotors eine Kraft mit ständig wechselndem Vorzeichen auf den Motor-Rotor, falls die Statorwicklung dauerhaft kurzgeschlossen ist. Es würde daher auch bei abtriebsseitigem Leerlauf keine Drehbewegung zustande kommen. Daher ist für den Stator 8 eine (nicht gezeigte) Schalteinheit erforderlich, die für die jeweils gewünschte "richtige" Stellung der Permanentmagnete einen Stromfluß über die Statorwicklung ermöglicht und für die

unerwünschte "falsche" Stellung der Permanentmagnete einen Stromfluß unterbindet. Welche Stellung der Permanentmagnete "richtig" oder "falsch" ist, hängt wie beschrieben von der gewünschten Antriebsrichtung des Motor-Rotors 5 ab. Wird beispielsweise ein Antrieb des Motor-Rotors 5 in dieselbe Richtung wie die Drehrichtung des Generator-Rotors 2 gewünscht, wird mit Hilfe dieser Schalteinheit ein Stromfluß immer dann unterbrochen, wenn sich Permanentmagnete mit identischer Polarität gegenüberstehen.

Die Ansteuerung der Schalteinheit kann durch eine (ebenfalls nicht gezeigte) Steuereinheit erfolgen, der die augenblickliche Stellung der Permanentmagnete auf dem Generator-Rotor 2 und dem Motor-Rotor 5 beispielsweise von (nicht gezeigten) Magnetsensoren mitgeteilt wird.

Nachdem zuvor die bevorzugte Anwendung des erfindungsgemäßen Stators in einem elektrischen Getriebe beschrieben worden ist, soll nachfolgend näher der Aufbau des Stators 8 gemäß einem bevorzugten Ausführungsbeispiel der vorliegenden Erfindung erläutert werden.

Wie in Fig. 1 gezeigt ist, besteht der dargestellte Stator 8 aus mehreren übereinander geschichteten Blechlagen 9, die miteinander verbunden sind. Die Verbindung der einzelnen Bleche 9 kann an geeigneten Stellen durch feine Schweißnähte, durch Stanzpaketieren und/oder durch Zugankertechniken erfolgen.

Der Stator 8 sowie die einzelnen Bleche 9 weisen eine ringförmige Struktur auf. An der Außenseite jedes ringförmigen Blechs 9 sind Ausnehmungen ausgebildet, die zur Aufnahme mindestens einer Statorwicklung dienen. Die Ausnehmungen sind an den einzelnen Blechen 9 an identischen Stellen ausgebildet, so daß nach Übereinanderschichten der Bleche 9 die in Fig. 1 gezeigten durchgehenden Nuten 10 zur Aufnahme der Statorwicklung entstehen.

An der Innenseite jedes ringförmigen Blechs 9 sind ebenfalls an jeweils identischen Stellen mindestens zwei Augen 12 ausgebildet, so daß nach Übereinanderschichten der Bleche 9 die in Fig. 1 gezeigten Bohrungen erhalten werden, durch welche die in Fig. 3 gezeigten Stangen 7 zur Lagerung und axialen Verschiebung des Stators 8 geführt werden. In diese Bohrungen kann jeweils eine Hülse eingebaut sein, welche selbst ein Gleitlager darstellt oder als Aufnahme für ein Linearwälzlager dient. Gemäß einer besonders vorteilhaften Ausführungsform kann eine Bohrung bzw. ein Auge 12 zur Momentenabstützung und Längsführung mit einem Linearwälzlager ausgestattet sein, während das andere Auge 12 als ein hydraulischer Zylinder ausgebildet sein kann, der auf einem feststehenden zweiseitig wirkenden hydraulischen Kolben gelagert ist und somit zusätzlich die Axialverstellung des Stators 8 bewirkt.

In jedem Blech 9 sind in Umfangsrichtung mehrere vorzugsweise gleichmäßig verteilte schlitzartige Wasserkanalöffnungen 11 ausgebildet, welche - wie in Fig. 2 gezeigt - durch Zwischenstege 13 voneinander beanstandet sind. Nach Übereinanderschichten der Bleche 9 bilden die Wasserkanalöffnungen 11 der einzelnen Bleche entsprechende Wasserkanäle, die durch den Stator 8 verlaufen. Besonders vorteilhaft ist es, wenn die Wasserkanalöffnungen 11 in den einzelnen Blechen 9 derart von Blech zu Blech zueinander versetzt ausgebildet sind, daß sich nach Übereinanderschichten der Bleche 9 ein einziger vollständig umlaufender Wasserkanal ergibt und in diesem umlaufenden Wasserkanal Stege ausgebildet werden, die einerseits die Stabilität des Stators 8 erhöhen und andererseits durch Vergrößerung der kühlbaren Oberfläche die Wärmeabfuhr an das Kühlmittel verbessern.

Die Lage der Wasserkanalöffnungen 11 in den einzelnen Blechen 9 zueinander kann insbesondere den in Fig. 1 gezeigten Querschnittsansichten entlang der Schnittlinien A-A,

B-B und C-C entnommen werden. Bei dem dargestellten Ausführungsbeispiel sind die Wasserkanalöffnungen 11, wie insbesondere der in Fig. 2 gezeigten Schnittansicht entlang der Schnitlinie C-C entnommen werden kann, nach dem Übereinanderschichten der Bleche 9 von der einen Seite des Stators 8 zu der anderen Seite abwechselnd nach links und rechts zueinander versetzt.

Ein besonders vorteilhafter Blechschnitt ist dadurch gegeben, daß die Wasserkanalöffnungen 11 nicht symmetrisch zu den Augen 12 angeordnet sind, sondern – wie in Fig. 1 und Fig. 2 gezeigt ist – versetzt dazu. Dies hat zur Folge, daß durch einfaches Wenden einzelner Bleche 9 oder geschichteter Blechpaket mit demselben Blechschnitt der Wasserkanal ausgebildet werden kann. Dadurch kann besonders bei Anwendung von Stanztechniken für den Blechschnitt die Anzahl der benötigten Werkzeuge verringert werden. Die Dichtigkeit des Wasserkanals kann durch Verkleben der einzelnen Bleche 9 nach bekannten Verfahren erreicht werden.

Elektrobleche verlieren durch Bearbeitungen, wie beispielsweise Stanzen, Schneiden, Schleifen usw., ein Teil ihrer guten Eigenschaften. Durch Weichglühen in einer Wasserstoffumgebung bei Temperaturen von 600–700°C können diese jedoch wieder weitgehend zurückerhalten werden. Im vorliegenden Fall bietet es sich an, den fertig geschichteten Stator 8 eine Wärmebehandlung zu unterziehen. Dazu wird der Stator 8 zwischen formstabilisierenden Platten eingespannt und gekühlt. Ein Verziehen ist dabei im Gegensatz zur Wärmebehandlung der einzelnen Bleche 9 nicht zu befürchten. Die erforderliche elektrische Isolation zwischen den einzelnen Blechen 9 wird dabei durch hochtemperaturfeste Beschichtungen, wie z. B. durch eine Phosphatierung, erreicht. Die Abdichtung des Wasser- oder Kühlkanals kann dann z. B. durch stark kriechfähige Kleber oder Lacke im fertigen Zustand erfolgen.

BEZUGSZEICHENLISTE

- 1 Antriebswelle
- 2 Generator Rotor
- 3 Permanentmagnet
- 4 Abtriebswelle
- 5 Elektromotor Rotor
- 6 Permanentmagnet
- 7 Verschiebestange
- 8 Stator
- 9 Blech
- 10 Nut für Statorwicklung
- 11 Wasserkanalöffnung
- 12 Öffnung für Verschiebestange
- 13 Steg

Patentansprüche

1. Stator für eine elektrische Maschine, mit am äußeren Umfang des Stators (8) ausgebildeten Nuten (10) für die Aufnahme mindestens einer Statorwicklung, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Stator (8) aus mehreren übereinander geschichteten und miteinander verbundenen Blechlagen (9) besteht.
2. Stator nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Nuten (10) für die Statorwicklung in jeder Blechlage (9) an denselben Stellen ausgebildet sind.
3. Stator nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß in jeder Blechlage (9) die jeweilige Blechlage (9) durchdringende Wasserkanalöffnungen (11) derart ausgebildet sind, daß die einzelnen Wasserkanalöffnungen (11) der übereinander geschichteten Blechlagen (9) mindestens einen durch den Stator (8)

verlaufenden Wasserkanal bilden.

4. Stator nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Wasserkanalöffnungen (11) in den einzelnen Blechlagen (9) derart ausgebildet sind, daß die Wasserkanalöffnungen (11) von jeweils zwei in dem Stator (8) benachbarten Blechlagen (9) zueinander versetzt angeordnet sind und sich teilweise überlappen.

5. Stator nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Wasserkanalöffnungen (11) in den einzelnen Blechlagen (9) derart ausgebildet sind, daß der durch den Stator (8) verlaufende Wasserkanal durch zueinander abwechselnd nach links und nach rechts versetzte Wasserkanalöffnungen (11) der einzelnen Blechlagen (9) gebildet ist.

6. Stator nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß in jeder Blechlage (9) an denselben Stellen Lagerungsöffnungen (12) für die Lagerung des Stators (8) in der entsprechenden elektrischen Maschine ausgebildet sind.

7. Stator nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß der Stator (8) bzw. die einzelnen Blechlagen (9) ringförmig sind, und daß die Lagerungsöffnungen (12) in jeder Blechlage (9) an der Innenseite des Rings ausgebildet sind, während die Nuten (10) für die Statorwicklung an der Außenseite des Rings ausgebildet sind.

8. Stator nach Anspruch 7 und einem der Ansprüche 3–5, dadurch gekennzeichnet, daß in jeder Blechlage (9) mindestens zwei diametral zueinander angeordnete Lagerungsöffnungen (12) ausgebildet sind, und daß die Wasserkanalöffnungen (11) in jeder Blechlage (9) unsymmetrisch zu den beiden Lagerungsöffnungen (12) ausgebildet sind.

9. Stator nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die einzelnen übereinander geschichteten Blechlagen (9) durch Schweißnähte, durch Stanzpaketieren und/oder durch Zuganker miteinander verbunden sind.

10. Stator nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß in die Nuten (10) des Stators (8) mindestens eine Statorwicklung aufgebracht und mit dem Stator (8) bzw. den einzelnen Blechlagen (9) vergossen ist.

11. Stator nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die einzelnen übereinander geschichteten Blechlagen (9) des Stators (8) gegeneinander elektrisch isoliert sind.

12. Elektrisches Getriebe, mit einem an einer Eingangswelle (1) befestigten ersten Rotor (2), wobei an dem ersten Rotor (2) Permanentmagnete (3) angebracht sind, mit einem an einer Ausgangswelle (4) befestigten zweiten Rotor (5), wobei an dem zweiten Rotor (5) Permanentmagnete (6) angebracht sind, und mit einem Stator (8) nach einem der vorhergehenden Ansprüche mit mindestens einer Statorwicklung, wobei der Stator (8) gegenüber dem ersten Rotor (2) und dem zweiten Rotor (5) axial verschiebbar gelagert ist.

13. Elektrisches Getriebe nach Anspruch 12, mit einem Stator (8) nach einem der Ansprüche 6–8, dadurch gekennzeichnet, daß der Stator (8) an den in den einzelnen Blechlagen (9) des Stators (8) ausgebildeten Lagerungsöffnungen (12) gegenüber dem ersten Rotor (2) und dem zweiten Rotor (5) axial verschiebbar gelagert ist, und daß in eine erste Lagerungsöffnung (12) des Stators (8) ein Linearwälzlager zur Führung des Stators (9) und in eine zweite Lagerungsöffnung (12) ein mit einem hydraulischen Kolben zusammenwirkender hydraulischer Zylinder zur axialen Verschiebung des Sta-

tors (8) eingesetzt ist.

Hierzu 3 Seite(n) Zeichnungen

5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

60

65

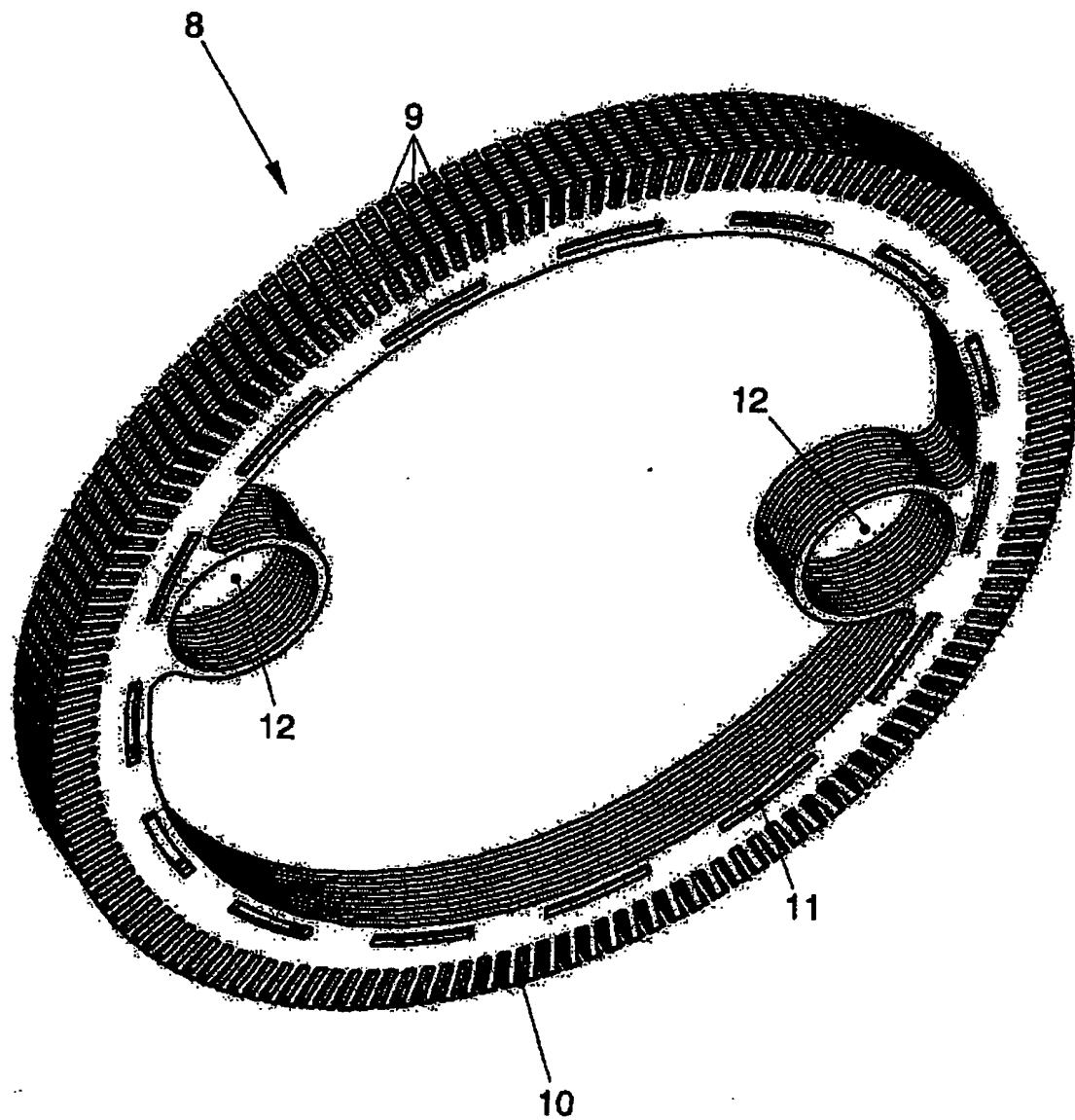
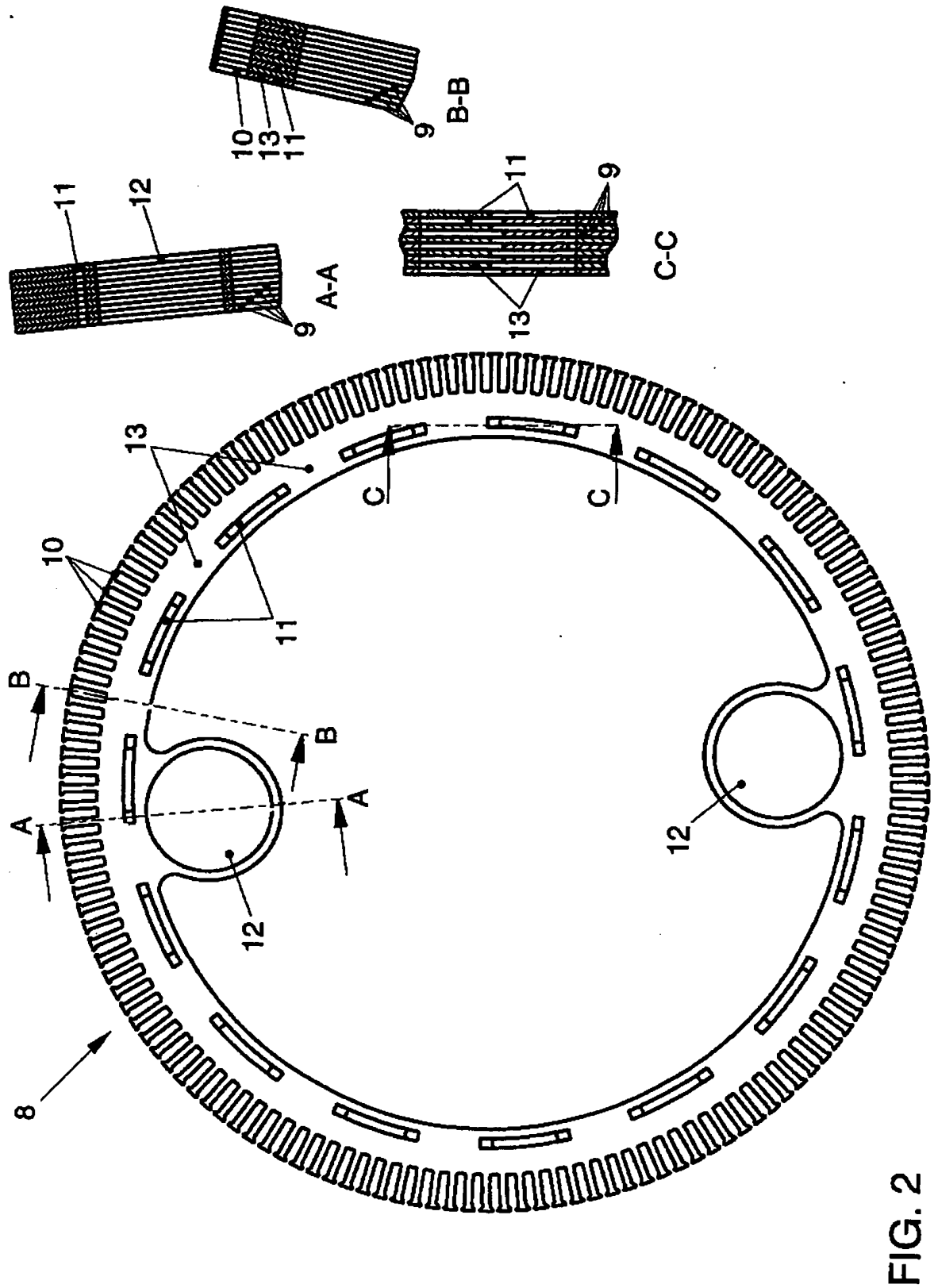


FIG. 1



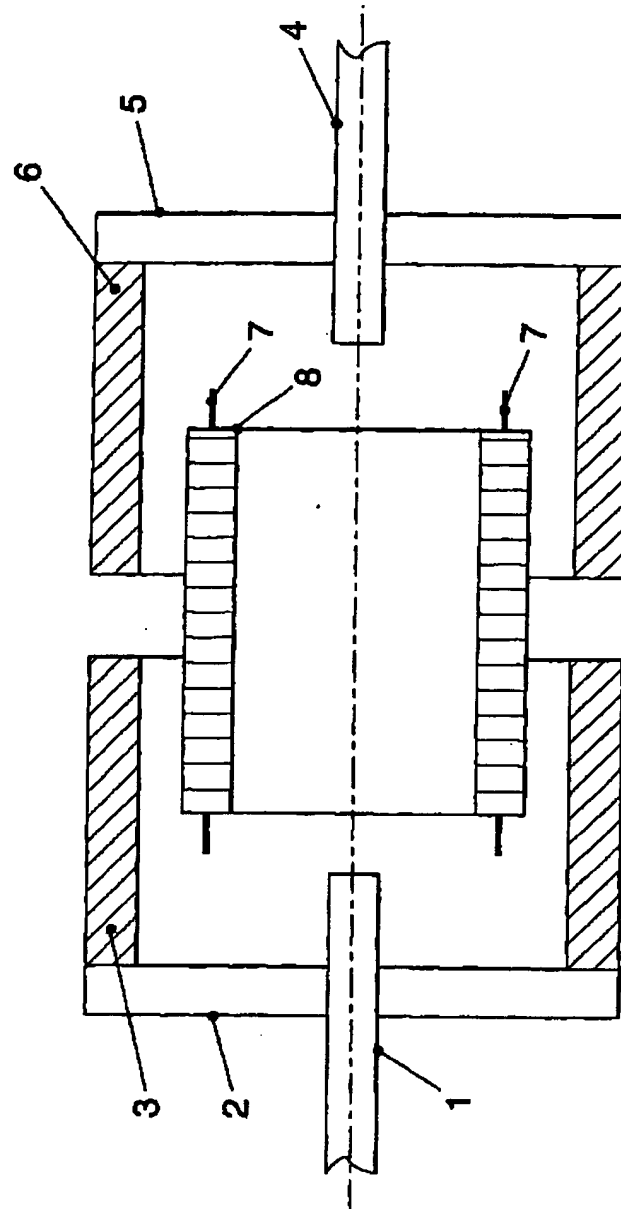


FIG. 3